GOVERNMENT BILLS

The Labour Laws (Exemption from Furnishing Returns and Maintaining Registers by Certain Establishments) Amendment and Miscellaneous Provisions Bill, 2005

THE MINISTER OF LABOUR AND EMPLOYMENT (SHRI K. CHANDRA SEKHAR RAO): Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill to amend the Labour Laws (Exemption from Furnishing Returns and Maintaining of Registers by certain Establishments) Act, 1988 and certain other labour laws.

The question was put and the motion was adopted.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE (West Bengal): I register my objection again that any such Bill on the labour should be placed before the House after discussion with the trade unions.

MR. CHAIRMAN: There is no time for objection. The Bill has been introduced. Shri Chandra Sekhar Rao.

SHRI K. CHANDRA SEKHAR RAO: Sir, I introduce the Bill.

The Railways (Amendment) Bill, 2004

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): सभापति महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि रेल अधिनियम, 1989 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाय।

महोदय, रेल भूमि विकास प्राधिकरण की स्थापना से संबंधित रेलवे संशोधन विधेयक, 2005 भारतीय रेल की खाली पड़ी 43,000 हेक्टेयर जमीन का व्यावसायिक उपयोग सुनिश्चित करने के लिए लाया गया है। इस विधेयक के प्रारूप की रेलवे की स्थायी समिति द्वारा समीक्षा की गई है। स्थायी समिति ने अनेक अनुशंसाएं की हैं, जिनमें से कुछ को सरकार द्वारा मान लिया गया है और तद्नुसार किये गये संशोधनों के साथ विधेयक सदन के विचारार्थ प्रस्तुत किया जा रहा हैं इस विधेयक के प्रावधान के अनुसार सदस्य इंजीनियरी प्रस्तावित रेल भूमि विकास प्राधिकरण के पदेन अध्यक्ष होंगे एवं उनके अतिरिक्त एक पूर्णकालिक उपाध्यक्ष होंगे, जो कि इस प्राधिकरण के कार्यकारी प्रधान होंगे तथा चार सदस्य और होंगे, जो कि इंजीनियरी, वित्त, यातायात एवं संपत्ति विकास संबंधी विषय के विशेषज्ञ होंगे। इस बिल के माध्यम से रेलवे अधिनियम की धारा 11 में संशोधन कर यह स्पष्ट प्रावधान किया जा रहा है कि रेलवे में खाली पड़ी जमीन का व्यावसायिक उपयोग कर सकेगी।

[श्री उपसभापति पीठासीन हुए]

महोदय, इस प्राधिकरण के बन जाने से भारतीय रेल न केवल गैर-परंपरागत स्रोतों से अपनी आमदनी में वृद्धि कर सकेगी, अपितु रेलवे स्टेशनों का सौन्दर्यीकरण, रेल यात्रियों को आधुनिक सुविधाएं उपलब्ध कराने एवं स्टेशन परिसर में भीड़-भाड़ की समस्या से निबटने में भी मदद मिलेगी।

मैं माननीय सदन से इस विधेयक को विचारोपरांत पास करने का अनुरोध करता हूं।

The question was proposed.

श्री उपसभापति: श्री सुरेन्द्र लाठ।

श्री सुरेन्द्र लाठ (उड़ीसा): धन्यवाद, उपसभापति महोदय। रेल अधिनियम, 1989 का संशोधन करने के लिए मंत्री महोदय यह जो बिल लाए हैं, इस पर मैं बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। आज रेलवे के पास 4.23 लाख हेक्टेयर जमीन उपलब्ध है, उसमें से रेल मंत्रालय 3.19 लाख हेक्टेयर जमीन का उपयोग अपने विभिन्न इन्फ्रास्ट्रक्चर के डवलपमेंट के लिए और रेल के विस्तार के लिए कर रहा है तथा 43 हजार हेक्टेयर जमीन अभी भी रेलवे के पास खाली पड़ी हुई है। महोदय, इस विधेयक में संशोधन के माध्यम से रेल मंत्रालय इस खाली पड़ी हुई भूमि का व्यावसायिक उपयोग कर अलग से रेवेन्यू जनरेशन करना चाहता है, जो कि निश्चित रूप से एक स्वागत-योग्य कदम है।

महोदय इस 43,000 हेक्टेयर जमीन में 2,244 हेक्टेयर जमीन इल्लीगल एन्क्रोचमेंट में भी लगी हुई है। इस जमीन का डवलपमेंट करने के लिए, मंत्री महोदय ने जैसा कहा, इस विधेयक के माध्यम से रेल भूमि विकास प्राधिकरण का गठन किया जाएगा और उसके द्वारा इस खाली पड़ी हुई भूमि का विकास होगा। महोदय, इसमें जो समस्याएं हैं, उनकी तरफ मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। प्रमुख समस्या यह है कि आज रेलवे के पास जितनी भी जमीन है, वह राज्य सरकारों द्वारा दी गई है। इनमें से कुछ स्थानों की जमीन राज्य सरकारों ने या तो बिना किसी मूल्य के दी है या कंसैशनल रेट्स पर दी है या कहीं-कहीं पर राज्य सरकारों ने इन जमीन का लोगों से अधिग्रहण करके उसे रेलवे को हस्तांतरित किया है। इसलिए इसका उपयोग करते समय हमें इस बात का भी ध्यान रखना होगा कि उस जमीन को लेते समय राज्य सरकार के साथ किस प्रकार का एग्रीमेंट हुआ है, लीज़ पर जो जमीन ली गई है, उसका किस प्रकार का एग्रीमेंट हुआ है और किस आधार पर हुआ है। महोदय, निश्चित रूप से ये जमीनें रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर को डेवलप करने के लिए ली गई थीं, किन्तु अब जब रेलवे मंत्रालय ने यह निर्णय लिया है कि इन जमीनों का व्यावसायिक उपयोग किया जाए और इनका विकास करके रिवेन्यु जेनरेट किया जाए, तो हो सकता है कि कुछ राज्य सरकारें इस बारे में विरोध भी प्रकट करें। इसलिए यह एक गंभीरता से देखने योग्य बात है।

महोदय, रेलवे के अपने जो साधन हैं, जरूरी है कि उनका विस्तार किया जाए, जिससे कि रेलवे की सुविधाओं में विस्तार हो सके। रेलवे से संबंधित इस बिल में अमेंडमेंट के द्वारा ये सारी सुविधाएं उनको उपलब्ध हो सकेंगी और इस बारे में रेल मंत्रालय कहता है कि हम रेलवे भूमि विकास प्राधिकरण का गठन करेंगे, जिससे कि इस क्षेत्र में इन जमीनों का विकास होगा और रेलवे को अधिक आमदनी होगी। महोदय, इस अमेंडमेंट के माध्यम से जो और अधिक समस्याएं आएंगी, उनकी ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। महोदय, जो रेलवे एक्ट 1989 है, इसमें ऐसा कोई प्रावधान नहीं रखा गया था जिससे कि रेलवे को यह अधिकार मिले कि वह अपने पास पड़ी खाली जमीन का उपयोग व्यावसायिक प्रयोजन के लिए कर सके, लेकिन इसमें अमेंडमेंट के माध्यम से उसको यह अधिकार प्राप्त होगा। मैं इस बारे में कुछ शंकाओं को प्रकट करना चाहता हूं। महोदय, जमीन का व्यावसायीकरण करने पर ऐसी बहुत सी संभावनाएं हैं कि बहुत बड़े-बड़े बिल्डर्स या लैंड माफिया इसके साथ जुड़ सकते हैं और जिससे कहीं अधिक मात्रा में इस क्षेत्र में भ्रष्टाचार आ सकता है। इसलिए रेलवे प्रशासन को इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि इस अमेंडमेंट के हो जाने के बाद वह इस प्रकार की व्यवस्था करे ताकि आने वाले दिनों में यह अधिक ट्रांसपेरेंट हो सके और इसमें भ्रष्टाचार पर हम रोक लगा सकें, क्योंकि, महोदय, जहां तक जमीन का मामला है, आज सारे देश में जिस प्रकार की स्थिति है, वह हम सब जानते हैं। आज किस प्रकार जमीन माफियाओं का अधिकार चल रहा है, जमीनों के लेन-देन में बड़े-बड़े बिल्डर्स किस प्रकार का कार्य कर रहे हैं, यह हम सब जानते हैं। इसलिए इस बारे में रेलवे मंत्रालय को सतर्कता बरतनी होगी। रेलवे में आज भी भ्रष्टाचार की काफी शिकायतें हैं और अगर इस पर नियंत्रण नहीं रखा गया तो इससे भ्रष्टाचार और अधिक बढ़ जाएगा। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि इस अमेंडमेंट में ऐसा कोई प्रावधान कर दिया जाए, ऐसी कोई व्यवस्था कर दी जाए जिससे कि पारदर्शिता अधिक बढ़ सके और एकांउटेबिलिटी भी फिक्स की जा सके।

दूसरे, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि जो खाली जमीन है, इसमें से 2200 हैक्टेयर जमीन पर अनअथोराइज्ड ऐन्क्रोचमेंट हो चुका है। इस अनअथोराइज्ड ऐन्क्राचमेंट पर बहुत से लोग पिछले 40-50 सालों से रहते हैं और जब हम उनको हटाने की बात करेंगे, तो उसमें निश्चित रूप से समस्या हो सकती है। इसलिए, महोदय, रेलवे मंत्रालय को इस पर मानवीय दृष्टिकोण से विचार करना चाहिए और जो लोग सालों से उस जगह पर रह रहें हैं, उनके बारे में भी, उनको हटाने से पहले, चिंता करनी चाहिए, ताकि उन गरीब लोगों के सर से छत न उठ सके। महोदय, ये जितने भी लोग हैं, विशेषकर जो लोग दलित और पिछड़ी श्रेणी से संबंधित हैं, रेल मंत्रालय को उन पर अवश्य ही विचार करने की आवश्यकता है।

महोदय, रेलवे लाइन के आस-पास के क्षेत्रों का विकास करते समय हमें इस बात का ध्यान भी रखना पड़ेगा कि जो छोटे-छोटे वैन्डर्स हैं, छोटे-छोटे दुकानदार हैं जो रेलवे स्टेशन या रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर के आस-पास अपनी जीविका का निर्वाह करते हैं, वे भी बहुत वर्षों से वहां पर पड़े हुए हैं। महोदय, जब हम इस क्षेत्र का विकास करेंगे, उस समय वहां पर बहुत प्रकार की डेवलपमेन्ट्स भी होगी, वहां पर बहुत प्रकार के शॉपिंग मॉल्स बनाए जाएंगे और भी अन्य प्रकार का विकास होगा, उस समय इन छोटे-छोटे वैन्डर्स, छोटे-छोटे दुकानदारों की भी चिंता की जानी चाहिए और प्राथमिकता के आधार पर इस संबंध में विचार किया जाना चाहिए, जिससे उन्हें सुविधा उपलब्ध हो सके। इस क्षेत्र का केवल व्यवसायीकरण ही न हो, किन्तु इस व्यवसायीकरण से जो धन उपलब्ध होगा उससे रेल यात्रियों को और अधिक सुविधाएं उपलब्ध हो सकें, ऐसी मदों पर उस धन को खर्च किया जाए।

महोदय, हम सभी जानते हैं कि रेल आज हमारे देश की जीवन रेखा है और इसके ऊपर ही हमारे देश का आर्थिक विकास निर्भर करता है। इस महत्वपूर्ण विषय पर हम सब लोगों को मिल कर, बिना कोई राजनीति किए, काम करने की आवश्यकता है। माननीय मंत्री जी के द्वारा यह जो एमेन्डमेन्ट लाया गया है, मैं इसका समर्थन करता हूं एवं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि इस बिल के माध्यम से जो भी धन उपलब्ध हो, उसका उपयोग वे रेल यात्रियों की सुविधा के लिए करें। इस विषय पर और अधिक चर्चा न करते हुए, केवल इतना ही कहते हुए, मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

श्री उपसभापतिः माननीय सदस्य, आपको चाहिए कि आप अपनी सीट से बोलें, आप जहां से बोल रहे हैं, वह आपकी सीट नहीं है।

श्री सुरेन्द्र लाठः महोदय, सीट बदल गई है और यह मेरी ही सीट है।

श्री उपसभापतिः अच्छा ठीक है, सीट ही बदल गई है।

एक माननीय सदस्यः प्रोमोशन हो गई है।

श्री एम॰एस॰ गिल (पंजाब): उपसभापति महोदय, रेलवे मंत्री महोदय जो बिल लाए हैं उसके अनुसार सारे देश में रेलवेज़ की लाइनों के साथ-साथ, शहरों एवं गांवों में 10 लाख एकड़ ज़मीन है एवं उसका उचित उपयोग किया जाए। यह कार्य प्रशंसा के योग्य है और मेरा ख्याल है कि इसका समर्थन सभी करेंगे, लेकिन इसमें एक-दो चीज़ें अवश्य देखनी होंगी। पहली चीज़ यह है कि यह ज़मीन बहुत ही कीमती होगी, जो ज़मीन शहरों में हैं, वह तो सोने के भाव पर होगी और उस शहद के ऊपर मक्खियां अभी से ही घूम रही होंगी। बहुत वर्ष पहले भी मैंने देखा था कि पूना में कैंटोनमेंट की जो ज़मीन है, छावनी की ज़मीन है, फौज के पास

उपलब्ध बहुत-सी ज़मीन में जो बची हुई है, उसे कॉमर्शियल यूज़ के लिए दे दिया जाए। उस समय तो तत्कालीन पॉलिटीशियन्स, पार्लियामेंट एवं अन्य लोगों ने शोर करके उसे रुकवा दिया। आज भी फौज के पास, हिन्दुस्तान के कैंटोनमेंट्स में अर्बन वैल्यू की काफी सारी ज़मीन बची हुई है और उससे देश का फायदा भी होता है, उसका उपयोग भी होता है। अब यह जो ज़मीन है, यदि इसे भी इस्तेमाल में लाना है, तो इसके ऊपर कंट्रोल लगाना होगा, रेग्युलेशन लगाना होगा, इस पर सुपरविज़न होना चाहिए और साथ ही बहुत स्पष्ट पब्लिक एकाउंटेबिलिटी होनी चाहिए। हाउस को एवं अन्य सबको भी खुले रूप में इसके बारे में मालूम होना चाहिए, इसकी जानकारी होनी चाहिए, खास तौर पर जो ज़मीन शहरों में है, उसके संबंध में तो अवश्य ही होनी चाहिए। लुधियाना, दिल्ली, मुम्बई, कोलकाता इत्यादि में जो ज़मीनें होगी, उनकी कीमतें तो बहुत ही अधिक होंगी। उनमें से जो ज़मीनें रेलवे-ट्रैक के साथ पंजाब को जाती हैं या जो रूरल जमीनें हैं, उनका फॉरैस्ट और अन्य इसी प्रकार के जो रूरल यूसेज हैं, उनके लिए इस्तेमाल हो, साथ ही ठीक ढंग से, सोच-समझ कर, राज्य सरकारों के साथ सलाह-मश्विरा करने के उपरांत इस्तेमाल हो। जो शहरों की जमीन है, जैसा कि अभी कहा गया है कि हिन्दुस्तान के लोगों को शॉपिंग मॉल्स का बहुत ही शौक हो गया है और इस ग़रीब देश में तो अब शॉपिंग मॉल्स ही रह जाएंगे,खेती-बाड़ी तो खत्म ही हो जाएगी, लेकिन यदि इस ज़मीन के ऊपर भी यही सब बनना है, कॉमर्शियलाइज़ेशन होना है, तो इस चीज़ को बहुत ही ध्यान से देखना होगा। मैं यह भी मानता हूं, जैसा कि अभी माननीय सदस्य ने कहा भी है और हम देखते भी हैं क्योंकि जब भी ट्रेन में यात्रा करते हैं तो सभी को यह दिखाई देता है कि रेलवे लाइनों के ऊपर एन्क्रोचमेंट है, सभी शहरों में है, चाहे वह छोटा हो या बड़ा, सभी में है, लेकिन वह बहुत ही ग़रीब स्तर के लोगों का है, मजबूर लोगों का है। मैं इस बात की सराहना तो नहीं करता कि जो लोग इस प्रकार से एन्क्रोचमेंट करें उन्हें ज़मीन दे दो लेकिन उसको आपको डेमोक्रेटिक तरीके से जरूर सोचना होगा कि कैसे उनसे बर्ताव करें और क्या वाजिब चीज है, जो डेमोक्रेसी मानेगी, पार्लियामेंट मानेगी वह पॉलिसी अपनाए। मैं इतना ही कहूंगा। मैं उनका नाम जरूर लूंगा और उसको भी सोचिए तथा जो बाकी कॉमर्शियल बड़े लोगों को देनी है उसके लिए तो मैं बार-बार यही कहूंगा कि उसको ध्यान से करना और दिखाकर करना, डटकर दिखाकर करना। बाकी यह जो मौका है हमारा, अपने भी कई दुख हैं जिनको रेलवे वालों से कह ही देने चाहिए। मुझे ज्यादा समय तो लेना नहीं है। 65 हजार किलोमीटर रेलवे लाइन है। हम लोग हमेशा कहते हैं कि इसको जल्दी से जल्दी एक लाख कर दो, क्योंकि 50 साल में हमने एक्सपेंशन कुछ भी नहीं किया। रेलवे हमारा सबसे बड़ा इदारा है, इसके ऊपर हमें गौरव है, दुनियां को गौरव है। मैं अफ्रीका-नाइजीरिया गया था, वे आपको पूजते हैं, नाइजीरिया वाले आपका रेलवे मिशन भी ले गए थे, अपनी रेलवे ठीक करने के लिए। लेकिन हमारे यहां भी जो कमी है, हमने उसको बढ़ावा नहीं दिया। हमारे प्राइम मिनिस्टर कह रहे हैं

कि सबसे बड़ा इंफ्रास्ट्रक्चर सबसे पहले करने का तो रेलवे है। यह गरीब के लिए है, जनता के लिए है, सामान के लिए है। इसको डबल करो, ट्रिपल करो। मैं यह मानता हूं कि डा॰ मनमोहन सिंह जी इसके लिए एकाध अरब बाहर से ला सकते हैं, जिधर से भी लाएं, क्योंकि यह बैंकेबल प्रोजेक्ट है, इसमें मुनाफा आएगा। कोई भी लोग, इंटरनेशनल बैंकर भी या और कोई साधन भी दे देंगे। तो इसको पांच-सात साल में एकदम बीस-तीस हजार किलोमीटर बढ़ा दो। मैं यह क्यों कहता हूं, क्योंकि हर बजट में आप कहते हैं कि दो-चार सौ किलोमीटर की लाइन बननी हैं, उससे तो माफ करना कि मंत्री जी की स्टेट में ही पूरा नहीं होता तो हमारे जैसे की टर्न तो आ ही नहीं सकती। मैं फिर एक दफे नाम लेना चाहता हूं कि पंजाब के धार्मिक सिखों का कह लो-अमृतसर, तरनतारण, गोइन्दवाल सारी सिखी इन तीनों में है। अमृतसर से गोइन्दवाल 10 मील है और तरनतारण भी 10 मील है और आपस में वह 10 मील है। तरनतारण की छोटी सी गांव वाली लाइन तो अंग्रेजी की बनी हुई थी जो आगे पाकिस्तान को जाती थी, वह बंद है। गोइन्दवाल तक लाइन राजीव गांधी जी के समय में बन गई थी क्योंकि वे एकबार वहां गए थे तो उन्होंने 10 मील बना दी। अब जमीन भी एक्वायर कर ली, मंत्री जी बैठे हुए हैं, मैंने बात भी की है और मैं उम्मीद भी करता हूं। शायद ये बात मान जाएंगे। तो वह भी जोड़ दो तो उनका ट्राइंगुलर बन जाएगा और 10-12 किलोमीटर में हमें मिलना कुछ नहीं है, पर पचास साल में यही दे दो। आप भी सुन रहे हैं, लालू जी को भी मेरी सलाह दे देना। तो एक तो मैं यह अर्ज करूंगा। दूसरे, इंडिया में सबसे स्ट्रॉगेस्ट इकोनॉमी अर्निंग का अगर कोइ टोटा है तो वह पंजाब में चंडीगढ़ से लुधियाना का है। रेलवे अमीर हो जाएगी वहां से कमाकर। वह भी 30-40 साल से कर रहे हैं और अब थोड़ा सा मुरांडे की तरफ चला है, उसको एकदम चला दो। बहुत पहले मोराजी भाई की सरकार में हमने दुखी होकर क्योंकि उस वक्त मैं अफसर था, किसी मुख्य मंत्री के साथ गया था, तो उस वक्त के रेलवे मंत्री को कह दिया कि अगर आप पैसे नहीं देते तो हम पैसे भी दे देंगे और हम आपको एक ट्रेन भी खरीद देंगे अगर आपके पास पैसे नहीं हैं। हम उनको शर्मिन्दा कर रहे थे। लेकिन बात यह है कि रेलवे बहुत कमा सकती है और चंडीगढ़ मेन लाइन पर आ जाएगा, चंडीगढ़ पंजाब का नहीं है, बदकिस्मती से यह सेंटर का है। हम अपने लिए नहीं मांग रहे हैं, हम इकोनॉमी के लिए मांग रहे हैं। इसलिए उसका थोड़ा सा ख्याल कर लें। तीसरी बात, जो मुझे छोटी सी कहनी है रेल मंत्री जी को, वह हमारा कैपिटल नहीं है, मैं हमेशा स्पष्ट कहता हूं। हम रहते हैं चंडीगढ़ में, लेकिन वह हमारा कैपिटल नहीं है, वह स्टेट के अंदर नहीं है। चलो ठीक है। मैं भी जानता हूं हिस्ट्री चलता है, कोई नहीं। लेकिन हमारा एक ही शहर है वह है अमृतसर-धार्मिक भी, कल्चरल भी, टेम्परल भी सब कुछ यह है। उसका एक ही एयरपोर्ट है, इस बारे में प्रफुल्ल पटेल से कहता रहता हूं कि सारे हिन्दुस्तान को लिबरलाइज कर दिया, वह नेगलेक्टेड है, फिर बात करेंगे। लेकिन अमृतसर ट्रेन से भी प्रोपरली कनेक्टेड नहीं है। इंटरनेशनल

टूरिज्म वाले इसको रुतबा बहुत ऊंचा देते हैं टूरिज्म के लिए, लोग जाते हैं, हम तो खींचकर नहीं ले जा सकते। लेकिन गाड़ी में 5 घंटे कमर टूटती है, कोई कनेक्शन नहीं है। वहां केवल एक गोल्डन टेम्पल चला दी, क्योंकि सिखों को खुश करना बहुत आसान हैं गोल्डन टेम्पल नाम रख दो यह तो हंसते ही जाएंगे। इतने बेवकूफ नहीं हैं हम। Connect अमृतसर effectively with Kolkata जिधर हमारे बहुत लोग काम करते हैं, with Chennai, with Mumbai, with Delhi--fast trains. I read about trains everywhere else and I am happy for everyone. But I am not happy when I see that this place is neither connected by airways nor by fast train. यह ज्यादती है, इसको ठीक कर दो। दो-तीन ट्रेन चला दो, आपका कुछ नहीं जाएगा और आपको वहां पर बहुत से लोग दुआएं देंगे। धन्यवाद।

SHRI TARINI KANTA ROY (West Bengal): Thank you, Mr. Deputy Chairman, Sir, for allowing me to speak on the Railway (Amendment) Bill, 2004. I have stood here in support of the bill which we are going to discuss. Sir, by this Bill, the Ministry of Railways is going to form the Railway Development Authority for taking up the commercial utilisation of the Railways land which lies unutilized or vacant. The Indian Railways owns 4.23 lakh hectares of land, out of which 3.19 lakh hectares, that is 75.2 per cent of total holdings, is used in the railway operations, that is, tracks and structures, including colonies and stations, approximately 43,000 hectares, that is, 10.4 per cent of total land is vacant, and 2,240 hectares, that is, 47 per cent of the land is under encroachment. This vacant or unutilized land has *prima facie,* potential for development. Sir, it was envisaged in the Ninth Plan document that there is need for additional resources from-tariff measures. The Planning Commission had also emphasised the commercial utilization of vacant railway land to supplement internal revenues of the Railways. On this aspect, the Ministry of Railways sought the Cabinet's approval for developing the railways vacant land for commercial purpose. *(Interruptions)*

श्री एस॰एस॰ अहलुवालिया (झारखंड) : उपसभापति महोदय, कोई कैबिनेट मिनिस्टर मौजूद नहीं है। There is no Cabinet Minister.

श्री मोती लाल वोरा (छत्तीसगढ़): दो मिनिस्टर्स बैठे हैं। He was here. He is coming.

श्री एस॰एस॰अहलुवालिया: सब मिनिस्टर ऑफ स्टेट हैं। ...(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr Narayanasamy, please take note of this. *(Interruptions)*. I have taken note of it. *(Interruptions)* आप बैठिए।

श्री एस॰एस॰ अहलुवालिया: मैं तो चाहता हूं कि रठवा साहब का प्रमोशन हो, किन्तु कैबिनेट मिनिस्टर होना चरूरी है। सदन में कैबिनेट मिनिस्टर रहना जरूरी है। ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: ...(**व्यवधान**)... अहलुवालिया जी, वे आ गए हैं। ...(**व्यवधान**)... दो-चार मिनट की छूट दे दीजिए। ...(**व्यवधान**)...

श्री एस॰एस॰ अहलुवालिया: सर, दूसरी बात यह है कि ज़य राम रमेश बार-बार कह रहे हैं कि गवर्नर बैठे हैं। गवर्नर सदन में नहीं बैठ सकते, वे फॉर्मर गवर्नर हैं। गवर्नर सदन में नहीं बैठ सकते। ...(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr Narayanasamy, this is a convention. *(Interruptions)* प्लीज़, इसके ऊपर ऑरग्यूमेंट नहीं करें।

SHRI TARINI KANTA ROY: Sir, we have here the Railways (Amendment) Bill, 2004, and it was introduced in this august House on 20th December, 2004. Thereafter, the Bill was sent to the Parliamentary Standing Committee on Railways for a detailed discussion. Now, the Bill is placed before this House for consideration. Sir, while supporting this Bill, I would like to mention here two or three points only. One, the commercial development aspect should be given priority, providing for modern amenities to all the railway users. Secondly, as has already been mentioned by some hon. Members the State Government land is given to the Railways for use by the Railways only, sometimes, free of cost, and sometimes, by lease.

Now by this Bill, when those lands would be used for commercial purposes, the respective State governments should be consulted before taking the matter into consideration. Number three; we know that among the present occupiers, there are some poor dwellers and small stall owners. Their cases should be dealt with sympathetically. Any inhuman dealings should be avoided. If they are provided any licence or lease, that should be kept unchanged. Number four; commerical use of land should not be for profit making only. These are my points. With this, I conclude. Thank you, Sir.

SHRIMATI N.P DURGA (Andhra Pradesh): Thank you, Mr. Deputy Chairman, Sir, for having given me an opportunity to speak on the Railways (Amendment) Bill. Though it is a small Bill, it is an important one. The Bill is intending to insert a New Chapter II-A which allows the Ministry to set up a Railway Land Development Authority and adding a sub-section to Section II, which is consequential after insertion of Chapter II-A.

It is unfortunate in our governance because we intiate some move and it takes a Plan or to put that intiative into action. The proposed RLDA was mooted in the Ninth Plan and we have just two years in the Tenth Plan. That means we have to wait for more than eight years to implement a proposal of the Ninth Plan.

Sir, the first point I would like to know from the hon. Minister is how much exactly is the vacant land available with the Raiways which it is thinking of exploiting commercially. I am asking this question because the hon. Railway Minister himself is giving two contradictory figures to similar questions asked, one in Rajya Sabha and one in Lok Sabha.

प्रो॰ सैफुद्दीन सोज (जम्मू और कश्मीर): सर, अहलुवालिया जी कहां जा रहे हैं? वहां कोई नहीं है।

†[ ]

श्री उपसभापति: रवि शंकर प्रसाद जी हैं।

SHRIMATI N.P. DURGA: Replying to an Unstarred Question No. 1926, dated 29th August, 2004, in the Rajya Sabha, the hon. Minister said, "Railways have about 4,23,000 hectares of land, out of which 20,000 hectares of land is vacant, mostly in longitudinal strips along the track." And, in reply to an Unstarred Question No. 1539, dated 19th December, 2004, in the Lok Sabha, the hon. Railway Minister said, "Railway have about 4,23,000 hectares of land, out of which 42,846 hectares of land is lying vacant in mostly longitudinal strips along the track." This is the first point on which I seek a clarification from the hon. Minister.

The second point is, earlier, the Ministry mooted for planting Jatropha in the wasteland of Railways to produce bio-diesel to meet its oil

†[ ] Transliteration in Urdu Script.

requirements. Sir, once grown, Jatropha has a life of 50 years. Each acre of Jatropha produces about 2 tonnes of bio-diesel at about Rs. 20/- per litre. And, if you consider that you have 40,000 hectares of land, then you will be getting bio-diesel worth Rs. 250 to 300 crores and saving same amount of foreign exchange for the country. Instead, you wanted to commercially exploit the same land and wanted to earn according to your own estimates, between Rs. 100 and 150 crores. So, I would like to know from the hon. Minister why he wanted to go in for the second option when you are getting more money through Jatropha plantation. Let me give one more example. If you look at the revenue earned by the Railways through commercial utilization of its land, it is like this. In 2001-02, the Railways earned Rs. 223.53 crores; in 2002-03, you earned Rs. 91.49 crores; in 2003-04, you earned Rs. 116.53 crores, and the target set for 2004-05 was Rs. 150 crores. This clearly shows that you will earn much, much less than what you are going to save through Jatropha plantation. Hence, I demand from the Minister the reasons behind going in for commercial exploitation of vacant land. It, certainly, gives a doubt that there is something fishy in this.

Sir, clause 4B(3) of the Bill says about the composition of the RLDA. You are selecting Vice-Chairman and members only from the disciplines of civil engineering, finance and traffic. Sir, the aim of the Bill is primarily to develop the wasteland of the Railways and, surprisingly, you have no experts from the field of land management and development! Without then, I think, the purpose with which the RLDA is proposed to be set up is totally defeated. So, I request the hon. Minister to consider including experts from land management and development in the composition of the Authority. Sir, the Ministry is saying that it would spend the money that it is going to get from wasteland for various developmental works, especially, for providing passenger amenities and for the benefit of rail users. I doubt this. If the Ministry is sincere and committed to use this money for the benefit of passengers and rail-users, I suggest for the consideration of the hon. Minister setting up of a separate fund as has been done in the case of Prathamik Siksha Kosh by the Ministry of Human Resource Development, which it has done by collecting two per cent cess and utilises for elementary education, mid-day meal, etc. Otherwise, this amount would go to the

common pool and, ultimately, the money generated through wasteland development, would go to meet the other expenditures of the Railways.

Finally, the Railways doesn't have its own land. All the land it has got is from the States under lease or on nominal charges with a condition that the land would be used for public purposes, that is, rail carriage. So, now it is a lessee because most of the land is on long-term lease. How can the proposed amendment to the Railways Act, 1989, supersede the lease agreements entered into with the States, where it is clearly mentioned that the land should be used for public purposes, that is, rail carriage, and not for commercial use? The Railways wanted to use this land for non-traditional purposes, building hotels, etc. I request the hon. Minister to clarify this.

With these few observations, I conclude my remarks on the Bill and request the hon. Minister to respond to my queries at the time of his reply. Thank you.

श्री नन्द किशोर यादव (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी इस सदन में रेल अधिनियम 1989 के संबंध में जो संशोधन विधेयक लाए हैं, मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं! सभापति महोदय, भारतीय रेल के पास लगभग 4.23 लाख हैक्टेयर भूमि है। रेलवे वर्तमान समय में कुल भूमि का 75.2 प्रतिशत ही उपयोग कर रहा है। वह इस भूमि का उपयोग रेलवे कॉलोनियों, रेलवे स्टेशनों, रेल के परिचालन में पटरियों आदि के रूप में कर रहा है। रेलवे के पास जितनी भूमि है उसका लगभग 10.14 प्रतिशत यानी करीब 45 हैक्टेयर जमीन, उसके पास वेकेंट या खाली है। इस बेकार पड़ी या खाली पड़ी जमीन पर आज बहुत तेजी से अतिक्रमण किया जा रहा है। इस काम में आज भू-माफिया लगे हुए हैं। जो रेलवे की वेकेंट जमीन है, इस जमीन को इन भू-माफियों से बचाने के लिए हमें प्रयास करना चाहिए। माननीय रेल मंत्री जी जो यह बिल लेकर आए हैं, निश्चित रूप से हमें इसमें सफलता मिलेगी। रेलवे की जमीन पर अवैधानिक रूप से कुछ लोग व्यवसायिक उपयोग कर रहे हैं। हमें इस अतिक्रमण को भी हटाने की आवश्यकता है। आज रेलवे की जमीन पर मकान बनाने का काम हो रहा है और अवैधानिक रूप से हो रहा है। महोदय, रेलवे की जो खाली जमीन है, उसके वाणिज्यिक उपयोग पर योजना आयोग ने बल देने को कहा है। आज रेलवे यातायात का प्रमुख साधन है, देश में करोड़ों लोग रेल में सफर करते हैं। रेलवे आज माल ढुलाई का भी प्रमुख साधन है। हम अपने यात्रियों को उचित सुविधाएं नहीं दे पा रहे है। इसके लिए हमें अपने आर्थिक संसाधन बढ़ाने होंगे। माननीय रेल मंत्री जी ने जब पिछली बार बजट पेश किया था तो उन्होंने अपने बजट भाषण में कहा था कि

आज यात्रियों को जो सुविधाएं उपलब्ध हैं, उनको बढ़ाना हैं। यह जो ख़ाली जमीन का वाणिज्यिक उपयोग के लिए बिल आ रहा है, जब यह बिल यहां से पारित होगा तो यह उपयोग होगा और निश्चित रूप से रेलवे के आर्थिक संसाधन भी बढ़ेंगे। आज हमारे रेलवे स्टेशन अत्याधिक कंजेस्टेड हो गए हैं। यदि कोई व्यक्ति घर से रेल पकड़ने के लिए निकलता है, व्यस्त ट्रेफिक के बाद वह रेलवे स्टेशन पर पहुंचता है तो हमारे रेलवे स्टेशन इतने कंजेस्टेड हैं कि उसको रेलवे स्टेशन को क्रास करके प्लेटफार्म पर पहुंचने में 20 मिनट लग जाते हैं। ऐसी स्थिति में हमको अपने रेलवे स्टेशनों की भी रि-मॉडलिंग करने की आवश्यकता है। रेलवे के पास आर्थिक संसाधन होने चाहिए, तभी हम रेलवे की सुविधाओं को बढ़ा सकते हैं। आज देश में पर्यावरण की कमी महसूस की जा रही है, इसलिए पर्यावरण को बढ़ाने के दृष्टिकोण से हमको काम करना है। बड़े शहरों में रेलवे के किनारे जो प्रदूषण फैल रहा है, उससे हमारा पर्यावरण प्रभावित हो रहा है। उसको रोकने के लिए मेरा यह सुझाव है कि ऐसी जमीनें जो पर्यावरण के लिए उपयोगी हों, उनको वन विभाग को देने का काम किया जाए। आपकी जो जमीन कृषि योग्य है और गांव के क्षेत्र में पड़ती है, आप उसको किसानों को लीज़ पर देने का काम करें जिससे एक ओर उनकों रोजगार का अवसर प्राप्त होगा, दूसरी ओर अन्न उत्पादन में भी सहायता मिलेगी। आप जो बिल लाए हैं, उसके अंतर्गत आपके पास जो खाली जमीन पड़ी है, उसको आप लीज पर या दूसरे तरीकों से दूसरों को देना चाहते हैं, यह अच्छी बात है, लेकिन भविष्य में रेल के विस्तार की योजना को भी आपको ध्यान में रखना होगा। मेरा निवेदन है कि शिक्षित बेरोजगारों, पिछड़ों और दलितों को यह जमीन ज्यादा मिलनी चाहिए। निश्चित रूप से माननीय रेल मंत्री जी इस विचार के हैं और मैं उम्मीद करता हूं कि वे इस ओर ध्यान देंगे। इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और इस बिल का समर्थन करता हूं।

SHRIMATI S.G. INDIRA (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, Sir, at the outset, I welcome the Railways (Amendment) Bill, 2004. However, I have got some suggestions on this Bill. The Constitution of a Railway Development Authority is a welcome step.

While utilising the vacant land of the Railways, the rich people should not be permitted to monopolise it. There must be some eligibility criteria such as the unemployed youth, women, widows, handicapped persons, socially and economically backward people, poor people should be given priority.

It has been mentioned in the Bill that the Member Engineering shall be the Chairman, ex-officio of the Authority and the rest of the members

are to be appointed by the Central Government. I am also having some suggestions on this clause. The vast lands were once acquired by the State Government from the public for the development of the Railways. In this case, the State Government should be given some priority for appointing officials. Hence there must be a scope for having one State nominee representing each State in the said Authority. Further, the State nominee should be consulted and on his concurrence only the lease should be finalised. While leasing the land in a particular State, the resident of that State, who is the son of the soil, should be given preference. If the lease amount is beyond Rs. 50 lakhs, then it should be published in the newspapers so that the general public could know about it and they also could make use of this opportunity. Also, the sale price of articles sold on the leased land of the Railways shall be controlled by the Authority. Otherwise, they will fix their own price, and there will be no control over them. The purpose of the Railway Land Development Authority is to work for the welfare of the public. So, the Authority should control the prices.

Then, the land leased shall not be used for black marketing or hoarding. To ensure this, the Authority should control the land so leased.

One more suggestion is that if any lease is granted beyond five years' period, then, it should have the approval of the Railway Board. This way the Railway Board has control over the Authority. And, if any permanent structure is permitted to be constructed on the leased land, then, the lessee can have no claim over the structure after the lease period. So, clear rules and regulations should be framed for this Authority.

Then, Sir, I have been stressing on this point, again and again, that whenever we have some development work, priority should be given to women as well as socially backward people.

With these few words, I welcome the Amendment Bill.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (Kerala): Mr. Deputy Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak a few words on this Bill. Though it is a simple Bill and seems to be harmless, I would like to support this Bill with serious apprehensions. Therefore, I am seeking certain clarifications from the hon. Minister.

When I say I support this Bill with some apprehension, I would like to know what the real purpose of this Bill is. Is the real purpose of the Bill just to have commercial utilisation of the surplus land adjoining the railway track or is it that it would result in serious social implications?

Sir, my first point is regarding lakhs and lakhs of poor people who are landless and poor people staying on the lands adjacent to the railway tracks. What would be the fate of these poor people once this Bill is passed? As far as this Bill is concerned, the commercial utilisation of the land, which is adjoining the railway tracks, will be used for getting revenue profit or revenue income. If that be the case, definitely, this Bill will result in mass evacuation of the poor people. That is my first apprehension. I need not mention here that the railway network in India is the largest network in terms of the infrastructure facilities available with it, and I also take this opportunity to appreciate the hon. Minister's earnest efforts in bringing up the Indian Railways as the best railway system in the world. For this, I would congratulate him and appreciate the hard and earnest steps being taken by the hon. Minister on this. At the same time, I would like to know from the hon. Minister whether this Bill, once it is passed by this hon. House, would create mass evacuation of the poor, landless people who are staying on the adjacent sides of the railway tracks. This is what my fear is.

Having said this, I can't understand how this Bill has come before the House, if the purpose is to have commercial utilisation of the land. If that is the mere purpose which is sought to be achieved by way of this Bill, then, a mere amendment of Section 11 of the Railways Act would have sufficed. What is the meaning of this Railway Land Development Authority? Clause 4 (B) says, "There will be a Chairman, Vice-chairman and not more than four members including experts from outside the railway administration." And, as per clause 4 (A) of the Bill, it says that the Railway Land Development Authority will be constituted to exercise such powers. Now what are those powers? As such, there are going to be no independent powers. It is very interesting to see here who the Chairman is going to be. Member Engineering is going to be the *ex officio* Chairman. If that is the case, then the Railway Ministry is going to be the real authority. So, what is the intention behind the formation of such a regulatory authority, the Rail Land Development Authority?

Now, Section 4D says, "The authority shall discharge such functions and exercise such powers of the Central Government or a railway administration in relation to the development of railway land and as are specifically assigned to it by the Central Government". So, the authority will discharge those functions that are assigned to it by the Central Government or the railway administration, which means that this authority will only be an implementing agency. Does this authority have the power to determine whether a particular plot of land can be used commercially? No. There is no such power. That is why I am suggesting that a mere amendment in Section 11 is sufficient for this purpose. Then, what is the doubt? Now, you have the Chairman, the Vice-Chairman and the others. Just now, as Shrimati N.P. Durga has also mentioned that there is nobody in the authority who has got the expertise in the field of land management or forests or related fields. You have two members, namely, Member Engineering and Member Traffic who are being nominated in the authority. So, my submission is that we should make an amendment in Section 11 of the principal Act, after clause (d), the following words should be inserted and it should read as, "(da) developing any railway land for commercial use for which this authority is created". Sir, the authority is a *pucca* railway authority, having no independent functioning and powers. Then, what is the meaning and what are the functions of this authority? The authority is there only to implement the directions or the orders of the railway authority. Who is the Chairman? Member Engineering is the Chairman. So, this authority does not have any independent power. That is why I have an apprehension that after the Rail Land Development Authority has come into existence, whenever there is a mass evacuation of people take place, it will, definitely, adversely affect those poor people. Also, this august House had passed a legislation regarding resettlement and rehabilitation two years back, and in that there was a specific provision that whenever any land was proposed to be taken over by the Government, the first and the foremost step to be taken would be rehabilitation and resettlement of the people; the development work would start only after that. That is the law which had been passed. If that is the case, will the hon. Minister, who knows the problems of the poor people, the common man, assure the House that, while acquiring land adjacent to the railway tracks for commercial use, those poor, landless people are properly rehabilitated and their

1.00 P.M.

rights are protected? If that assurance can be given to this House, definitely, I will have no hesitation to support this Bill.

With these apprehensions and clarifications sought by me, I would like to support this Bill.

श्री कृपाल परमार (हिमाचल प्रदेश): उपसभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेलवे अमेंडमेंट बिल, 2004 के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। ऐसा बहुत कम होता है कि हम लोग माननीय लालू प्रसाद जी से सहमति व्यक्त करते हैं।

मान्यवर, माननीय मंत्री जी इस एक अमेंडमेंट के माध्यम से कई वर्षों से रेलवे की बेकार पड़ी भूमि का व्यावसायिक उपयोग करने की अनुमति चाहते हैं। इस विषय पर पूर्व वक्ताओं ने अपनी सहमति के साथ कुछ आशंकाओं का भी उल्लेख किया है। मान्यवर, एक बहुत बड़ा भू-भाग जिस का कुल रकबा लगभग 43 हजार हैक्टेयर है, रेलवे फिलहाल उपयोग नहीं कर रही है। इसके लगभग 20 प्रतिशत भाग पर छोटे दुकानदार और कुछ व्यवसायी पहले से ही अपनी रोजमर्रा की जिन्दगी जीने के लिए व्यवसाय कर रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि जब इस भूमि के व्यावसायीकरण की अनुमति के बाद इसका अलाटमेंट किया जाएगा, तब क्या उस पर बसे हुए लोगों को वह भूमि अलॉट की जाएगी या उनसे भी वह खाली करवायी जाएगी? मेरा मानना है कि जो लोग 50 सालों से अपनी जिन्दगी का गुजर-बसर उस जमीन पर कर रहे हैं, उनको इस भूमि का आवंटन रियायती दरों पर और प्रायरिटी के आधार पर किया जाना चाहिए।

दूसरा विषय जो लोगों के मन में उभर रहा है, वह यह कि रेलवे का जो भू-भाग खाली पड़ा हुआ है, वह आज व्यावसायिक दृष्टि से महत्वपूर्ण केन्द्र बन चुका है और उसकी मार्केट वैल्यू बहुत ज्यादा है। इस प्रकार उस भूमि का आवंटन किस आधार पर किया जाएगा? आप रेलवे लैंड डेवलपमेंट अथारिटी का जो गठन करेंगे, क्या उसको ऐसा दिशा-निर्देश जारी करेंगे कि जिससे इस भूमि का दुरूपयोग न हो सके, क्योंकि माननीय मंत्री जी, इस भूमि पर बहुत से लोगों की गिद्ध-दृष्टि पहले से ही लगी हुई है। ...**(व्यवधान)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Members, it is 1 o'clock now. We will complete the Bill and, then, adjourn for lunch.

श्री कृपाल परमार: महोदय, उसको कंट्रोल करने के लिए, इस भूमि के आवंटन का दुरुपयोग न हो, इसको रोकने के लिए कानून बनाया जाना चाहिए और ऐसा न हो कि खाली भूमि का इस्तेमाल करते हुए ऐसे बवाल और घोटाले खड़े हो जाएं, जिनसे बाद में ऐसा लगे कि अगर यह जमीन खाली ही रहती, तो अच्छा था। इसके लिए किसी शायर ने कहा है:

पुख्ता होते ही मर गई चीजें, जब नहीं थी तो हर चीज अच्छी थी
मैं घर बना के बड़ा पछताया, इससे तो खाली जमीन अच्छी थी।।

यानी खाली भूमि का आवंटन needy लोगों को मिले, greedy लोगों के हाथों में न जाए। जिन लोगों को इसकी जरूरत हो, जो लोग इस पर अपना छोटा-मोटा धंधा करके अपनी आजीविका कमा सकें, उनको जाए, न कि जो बड़े-बड़े बिल्डर हैं, जो इस पर नजर गड़ाए बैठे हैं, उनको मिले। जब माननीय मंत्री जी रेलवे लैंड डेवलपमेंट अथॉरिटी की गाइडलाईन्स बनाएंगे तो अगर उसमें इस चीज का ध्यान रखेंगे, तो हम आपके आभारी होंगे। अपने मुझे इस विषय पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

PROF. SAIF-UD-DIN SOZ: Mr. Deputy Chairman, Sir, I have been paying some attention to the Railways because I consider it to be very important for the nation's development.

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): It is an important Bill.

PROF. SAIF-UD-DIN SOZ: Yes, it is historic. I don't know why some of our friends have not taken more interest in it. This is a historic occasion. So, it is a laudable measure. Mr. Lalu Prasad is very lucky that it occurred to him, not to his predecessor because, Sir, every year...

SHRI V. NARAYANASAMY: He is always lucky.

PROF. SAIF-UD-DIN SOZ: Sir, at the time of discussion on the last Railway Budget, I had said that there are large tracts of land which can be utilised for building hotels, etc., etc. Some people's mind must have been working on it, and, ultimately, Laluji responded to the situation. I congratulate him for this because, in future, we shall not look to the Railway Budget proposing increase in passenger fares and other things. Sir, this Bill proposes to create a very large area for generating income for the Railways, and I am very happy about it. I have some seven suggestions which the hon. Railway Minister may consider. We are lucky that he is present here. But, before that, I would like to tell Laluji, through you, Sir, that Jammu and Kashmir, particularly Kashmir continues to be neglected. Now, he is pumping in a lot of resources. But, I raise this question through you, Sir, to the august House, if I am wrong, my colleagues will stop me from speaking. (*Interruptions*) Now, the Railway Ministry is trying to put in a very

sizeable effort to get Kashmir on the Railway map. But not by connecting it from Udhampur to Kazigund, they are trying to give us the first track from Kazigund within the Valley to Baramullah. That is not needed on priority. Our priority is that Udhampur should be connected with Kazigund. Then it can go to Baramullah. You will not have the body of the railways, but you will have a tail somewhere and its head, somewhere. I would request Laluji, who has a robust common sense. He should kindly rise to the occasion. Even now, they are putting a very big effort. Please intervene and explain the case of the people of Kashmir to your colleagues, who are incharge of the railway development and give a thrust for a railway construction between Udhampur and Kazigund. Take the railway line to Kashmir. I cannot waste the time of the House and tell you how important it is to bring Kashmir, in a big way, on the map of Railways. It should have been done two decades back. Kashmir should have been brought two decades back into the national mainstream, and the Railways is the biggest instrument for that.

Now I come straightway to this laudable measure. The Minister has proposed that there would be a Railway Development Authority, I welcome this. That Authority is very important. Now I would say that if the Railways have a document, if it has conducted a survey, they should have a blueprint to place before this House and the other House. We must know what is your land which you want to use for commercial purposes. That blueprint must be available to give you some opinion. If they have this survey and have determined the land and the Parliament does not know in black and white, that is what we would think you come, in due course of time, to the House showing, "this is the map, this is the master plan for the whole country, this is the land available, this should be commercialised."

Around the railway stations, throughout the country, there are vast tracts of land. I had earlier also suggested on this. Now, the hon. Railway Minister could consider to bring Yatri Nivas, clean hotels, you call Yatri Nivas by levying reasonable charges. And these should be at every railway station and at reasonable charge. Then, you could build emporia throughout the country and allow the States to display their handicrafts, because this is not happening at every railway station. That is necessary because the whole country would be represented at

the railway stations; Laluji knows it better. We know that Railways carry 95 per cent of the passenger traffic. So, all the handicrafts of the country from different States must be displayed.

Since the land would be available now, at the railway stations, there has to be clean toilets for the common man. There should also be paid services. I have seen in foreign countries. I was happy to see it in Jaipur also, 2-3 paid services are there and they charge Rs.2, towel is available and soap is available. For the common man, you have clean toilets, in a dignified manner. But for those who can afford, for them you have paid toilet service at all railway stations.

Sir, there is constraint of time now. Finally, I think, this is the desire of the entire House that they do not want the private sector. Jawaharlal Nehru wanted the public sector to achieve commanding heights of the Indian economy. We heaved a sigh of relief when we came to know that there would be no disinvestment. But for Railways, it is the consensus of the nation; perhaps, it is the consensus of this House also, we do not want any private sector, the Railway Ministry is strong, the Railways should be commercialised in these areas and all the investment should be made by the Railways itself for the general benefit of the nation. Thank you.

श्री लालू प्रसाद: महोदय, यह जो अमेंडमेंट लाया गया है रेलवे एक्ट में, इसका प्रावधान नहीं था सेक्शन 11 में और माननीय सदन के सदस्यों ने इस बारे में बहुत से सुझाव दिए हैं और दोनों सदनों के माननीय सदस्य ही नहीं, समय-समय पर देश की पत्र-पत्रिकाओं को इकॉनामिस्ट लोग बराबर इस बात की तरफ इशारा करते रहे हैं कि डिफेंस के बाद जो असैट् एंड प्रापर्टी हैं, लैंड है, वह सबसे ज्यादा रेलवे के पास है और रेलवे के पास खाली जमीनें पड़ी हैं, नगर पड़े हुए हैं और जो हमारे स्टेशंस और जंक्शंस हैं, मुम्बई, दिल्ली, चैन्नई, कोलकाता और मेट्रोपोलिटिन जितने भी सिटीज़ हैं, जैसे लखनऊ है, इन्हें देखने के बाद हमारे माननीय सदस्य बराबर चिंता जताते रहे हैं क्योंकि दूसरे देशों में जब वे जाते हैं और वहां के हवाई अड्डों को, रेलवे स्टेशंस को जब वे देखते हैं और उनको कम्पेअर करते हैं अपने देश की व्यवस्था से तो उन्हें बड़ी चिंता होती है। महोदय, पुराने समय में जब हमारा स्टीम इंजन था, तो उस समय से जितनी जमीन, जो इस्तेमाल करते थे जमालपुर से लेकर देशभर के हर इलाके में, वह जमीन आज ज्यों की त्यों पड़ी हुई है, जबकि शहर, नगर भी बड़े हो गए हैं। इस प्रकार के सुझाव बराबर आते रहे हैं कि अगर रेलवे इस जमीन का कमर्शियल इस्तेमाल करे, इसका एक्स्प्लॉयटेशन हो, तो अरबों में रेलवे को आमदनी भी होगी गैर परम्परागत स्रोतों से, स्टेशंस

को सुंदर भी बनाया जा सकेगा और यात्रियों की सुविधाओं को भी और बेहतर बनाया जा सकेगा। हमारे यहां लाखों-करोड़ों यात्री रोज रेलों में आते-जाते हैं और जब लोग आते हैं दिल्ली में या मुम्बई में, तो उनको ठहरने की जगह भी नहीं मिलती है कि वे कहां जाकर ठहरें। तो हमारी उसी एग्ज़िस्टिंग व्यवस्था से जो सोच है, दृष्टि है और जो समय-समय पर लोगों के सुझाव आते रहे हैं, उन्हीं के आधार पर हम यह बिल लेकर आए हैं क्योंकि पहले हम एक इंच भी जगह को छू नहीं सकते थे, उसका कमर्शियल इस्तेमाल या एक्स्प्लॉयटेशन नहीं कर सकते थे। हम जो रेलवे लैंड डेवलपमेंट अथॉरिटी बना रहे हैं, रेलवे बोर्ड और रेल मंत्री तो अथॉरिटी से ऊपर हैं ही, उससे भी ऊपर सदन है, सरकारें हैं। इसलिए माननीय सदस्यों ने जो चिंता और शंकाएं जताई हैं, उन शंकाओं के लिए इसमें कोई स्थान नहीं है। चिंता यह है कि हमारी जमीनें खाली पड़ी हैं, हम देख रहे हैं कि कैसे उनका कमर्शियल इस्तेमाल किया जाए--शॉपिंग काम्प्लैक्स हों, पार्किंग हो और केवल पार्किंग ही नहीं, बल्कि वे सारी सुविधाओं से लैस हों और इस तरह से हम अपने स्टेशनों को, जंक्शनों को सजाएंगे।

महोदय, किसी की फेवर करने के लिए या बंदर बांट करने के लिए यह अथॉरिटी नहीं बन रही है। जब यह अथॉरिटी बन जाएगी तो इसमें हम तमाम पहलुओं को देखेंगे कि हमारी सोच क्या है, हमारी दृष्टि, हमारा विज़न क्या है और इस विज़न के तहत हम अपनी जमीनों का इस्तेमाल करेंगे। रेलवे विभाग की जो प्रापर्टीज़ हैं, हम कैसे उनका दोहन कर सकें, कैसे हम साफ-सुथरे स्टेशंस बनाएं और अन्य सुविधाएं यात्रियों को दें, जैसे अभी बहुत सारी चिंताएं रहती हैं--हमारे प्लेटफार्म्स पर पीने का पानी नहीं है या मुम्बई में अभी चार-पांच दिन बारिश हुई तो वहां के लोगों को जो दुर्दशा झेलनी पड़ी। तो हम देखेंगे कि हम रेल लाइनों को कैसे रेज़ करें, ड्रेनेज सिस्टम को और प्लेटफार्म्स को कैसे बेहतर बनाएं और वहीं पर अस्पताल से लेकर हर चीज़ की सुविधा दें, तो ये सारी सोच हमारी है। एक अथॉरिटी जब हम बनाने जा रहे हैं तो समय-समय पर हम इसको देखेंगे, हम आपको आश्वस्त करना चाहते हैं कि समय-समय पर व्यापक कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए यदि जरूरत पड़ेगी तो हमको फिर सदन में आना पड़ेगा और फिर कोई परिवर्तन करना पड़ेगा। महोदय, यह एक बहुत बड़ा क्रांतिकारी कदम है। आज हमारे देश की जो स्थिति है, हमारे देश की आबादी आज एक अरब 10 करोड़ हो गई है और ज्यादा से ज्यादा लोगों का प्रेशर है, हमारा ट्रैफिक बढ़ रहा है और हमारी आमदनी भी बढ़ रही है, लेकिन हमको उनको सुविधाएं भी देनी हैं, सारे प्लेटफार्म्स पर, हमारे समय में तो नहीं NDA के समय में, हर स्टेशन पर मक्खियां भिन-भिन करती रहती थीं। उस क्षेत्र में गंदगी का अम्बार था, हमने उसकी व्यवस्था की है (व्यवधान)... हम इसीलिए यहां आए हैं कि इसका कैसे इस्तेमाल करें। हमने सभी स्थानों की यात्रा की है, चाहे दक्षिण भारत हो, राजस्थान हो या फिर दिल्ली हो, हम देखते हैं कि काफी ज़मीन खाली पड़ी है।

एक माननीय सदस्य ने आशंका जताई है कि रेलवे लाइन के किनारे जो अतिक्रमण है, उनके लिए क्या किया जाएगा। इस संबंध में मैं यह कहना चाहूंगा कि यह हमारा दायित्व नहीं है, संघीय व्यवस्था के अंदर पुनर्वास की व्यवस्था करना राज्य सरकारों का ही उत्तरदायित्व है, फिर भी उनके साथ हमारी पूरी हमदर्दी है। ज़मीन को खंड-खंड करके हम किसी को बंटने नहीं देंगे।

महोदय, डीज़ल का जो दाम दिन-प्रतिदिन बढ़ रहा है, उसके लिए हमने एक ऐसे पौधे को विकसित किया है, लगाया है, (व्यवधान)... जिसका नाम जेटरोपा प्लांट है, उसके लिए अधिक ज़मीन देने का आग्रह किया गया है पहले से ही 75 लाख पौधे लगा दिए गए हैं। 2005-06 में 60 लाख पौधे लगाने की योजना है, जिसे रेलवे लाइनों के आस-पास की खाली ज़मीनों पर, जिसे आप देखते भी होंगे, लगाया जाएगा। इस पौधे के माध्यम से डीज़ल का उत्पादन किया जाएगा। डीज़ल में जो कमी आ रही है, दुनिया भर में उसके दाम बढ़ते जा रहे हैं फिर वह चाहे हमारी सरकार हो या किसी और की सरकार हो, डीज़ल पर दुनिया का कंट्रोल हो गया है। इसलिए हम इसमें किसी की भी आलोचना नहीं करते, लेकिन उसके दामों को बढ़ाया जाना जरूरी हो जाता है, फिर चाहे कोई भी सरकार हो, अत: हम इस कार्य को कर रहे हैं और इस कार्य को कराने की पूरी अथॉरिटी मिल जाने के बाद हमारी यह सोच है कि इसके लिए ग्लोबल टेंडरिंग करें, जिससे कि हमारी आमदनी बढ़े। इस प्रकार हमारी यही सोच है कि इस ज़मीन का किस प्रकार से अधिक से अधिक दोहन किया जा सके, इसी पर हम ध्यान देंगे।

वर्तमान में हमारी जो रेलवे की व्यवस्था है, जिसे हम डंके की चोट पर बोलते हैं कि बहुत अच्छी है। डा॰ राकेश मोहन कमेटी की जो रिपोर्ट थी, उन्होंने 2001 में आने वाले 16 वर्षों के लिए चिंता व्यक्त की थी, रेलवे की हालत के संबंध में भविष्यवाणी की थी, किन्तु आज रेलवे के कर्मचारियों, पदाधिकारियों एवं हमारे अथक प्रयास से हमारी जो वर्तमान व्यवस्था है, उसी से इस वित्तीय वर्ष के अंत तक 10,000 करोड़ रुपये का हमारा फंड बैलेन्स हो रहा है। यह सब रेलवे से जो कमाई आती है, उसके साथ ही साथ हमारे उपलब्ध साधनों के भरपूर दोहन एवं सही इस्तेमाल के कारण हो रहा है। जब इस प्रकार से ऐड होता जाएगा तो हमारी आमदनी बढ़ेगी और जब आमदनी बढ़ेगी तो उस आमदनी को हम देश की जनता में बांटेंगे, उन्हें रिलीफ मिलेगा। इस प्रकार पुनर्वास का काम राज्य सरकार का काम है और ज़मीन को हम किसी को भी नहीं बेच रहे हैं।

महोदय, ज़मीन खाली अवश्य है किन्तु सरप्लस नहीं है, यह हमारी नीड है और हम

तीसरी लाइन डालने जा रहे हैं। हमारे प्रधान मंत्री जी एवं हम सभी की यह सोच है और उस लाइन पर हम काम भी कर रहे हैं कि दिल्ली से मुम्बई एवं दिल्ली से हावड़ा जब हम थर्ड लाइन डालने जा रहे हैं तो भविष्य में रेलवे का विकास भी करना है। इस प्रकार हमारे पास सरप्लस नहीं है, यह जो खाली ज़मीन है, हम जब भी चाहेंगे नियम-कायदों में परिवर्तन करके इसे ले भी सकते हैं। थर्ड लाइन के लिए भी हमें भविष्य में ज़मीन की जरूरत पड़ेगी। इसके लिए राज्य सरकारों को भी हम पुनर्वास की व्यवस्था करने के लिए लिखते रहे हैं क्योंकि पुनर्वास का दायित्व राज्य सरकारों का है।

महोदय, शहरों की ओर पलायन के कारण लोगों को रहने के लिए जगह नहीं मिलती है, इन सभी चिन्ताओं को ध्यान में रख कर ही यूपीए सरकार ने ग्रामीण लोगों के लिए रूरल एम्प्लॉयमेंट एक्ट, जो अभी पास किया है, ताकि गांव में अथवा वह जहां भी रहता है, प्रत्येक परिवार के एक सदस्य को काम मिले। हम जब उसे काम देने जा रहे हैं और उसे संविधान में अधिकार देने जा रहे हैं, उसके लिए व्यवस्था करने जा रहे हैं कि काम का अधिकार सभी को मिले, हमने कहा है कि ''बेकारों को काम या बेकारी का भत्ता दो'', हमारा दल और हम लोग जिस चीज के लिए लड़ते रहे हैं, इस प्रकार जब हम काम की गारंटी दे देंगे तो, महोदय, शहरों की ओर जो पलायन हो रहा है और लोग रेलवे लाइनों के किनारे आ कर बैठ जाते हैं, यह पलायन भी रुकेगा और लोग वापस भी होंगे।

माननीय सदस्यों ने जो चिंता जताई है कि जमीन को राज्य सरकारों को लौटा दिया जाए। हमने राज्य सरकारों से नि:शुल्क वह जमीन प्राप्त की है और भविष्य के लिए जो सोच है, उसके लिए हमें उस जमीन की जरूरत है, इसके लिए हमें बार-बार जमीन लेने के लिए उनके पास जाना पड़ेगा। इसलिए यह एक बहुत बड़ा क्रांतिकारी कदम है साथ ही साथ संसद के माननीय सदस्यों की एवं देश के अन्य वरिष्ठ लोगों की जो राय है, उसे ध्यान में रखा जाएगा। हम लोगों को अपने कार्य से प्रेम है, उसके लिए चिंता है कि हमारी जमीन खाली पड़ी हुई है। जमीन जब पड़ी रहती है तब जिसके मन में आता है वही उस पर कब्जा कर लेता है। इसमें माफिया गिरोह ही हो जाता है। इसलिए अभी यू॰पी॰ए॰ सरकार के कॉमन मिनिमम प्रोग्राम में हमने तो स्वीकार किया है, हमने तो माना है और आज आपके माध्यम से हम बताना चाहते हैं कि अगर अतिक्रमण कर गरीब ने कहीं झोंपड़ी रखी है, अगर रेलवे के किनारे भी रखा है तो जबरन गोली मारकर उससे खाली कराना हमारा उद्देश्य नहीं है, हम उसे परसू करके हम उनको समझा-बुझाकर के और रेलवे के विकास को ध्यान में रखते हुए हम उनको लाइनों से हटाते हैं। इसीलिए महोदय, यह जमीन का बड़ा इश्यू नहीं है। बड़ा इश्यू यह है कि हम नक्शा बदलना चाहते हैं दिल्ली का, हम नक्शा बदलना चाहते हैं मुम्बई का, हम नक्शा बदलना चाहते हैं चेन्नई का, हम नक्शा बदलना चाहते हैं पटना का, हम नक्शा बदलना चाहते

हैं लखनऊ का, हम नक्शा बदलना चाहते हैं कोलकाता का। डिफेंस के बाद यह सबसे बड़ी प्रोपर्टी रेलवे की हमारे पास है, इसका दोहन हमें करना है और इसका कॉमर्शियल इस्तेमाल हमको करना है। मालिक तो रेल और सरकार है ही, महोदय, इसमें बिना हींग फिटकरी के जो संशोधन आया है, माननीय सदस्यों से मेरा आग्रह है कि इसको सर्वसम्मति से पारित करें।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, I shall put the motion to vote. The question is:

"That the Bill further to amend the Railways Act, 1989, be taken into consideration."

The motion was adopted

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up Clause-by-Clause consideration of the Bill. Let us take up Clause 2 of the Bill. In Clause 2, there is one amendment, amendment No. 3, by the Minister.

CLAUSE 2—AMENDMENT OF SECTION 2

श्री लालू प्रसाद: महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं:

पृष्ठ 1 की पंक्ति 14 और 15 के स्थान पर निम्नलिखित **को प्रतिस्थापित** किया जाए, अर्थात,-

"(32क) "रेल भूमि" से ऐसी कोई भूमि अभिप्रेत है जिसमें किसी सरकारी रेल का कोई अधिकार, हक या हित है।"

The question was put and the motion was adopted. Clause 2, as amended, was added to the Bill.

CLAUSE 3—INSERTION OF NEW CHAPTER IIA

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, we shall take up Clause 3 of the Bill. There are six amendments, amendment Nos. 4 to 9, by the Minister.

SHRI LALU PRASAD: Sir, I move:

that at page 2, *for* line 9, the following be *substituted,* namely:—

"than four other members."

That at page 2, *for* lines 12 to 16, the following be *substituted,* namely:—

"(3) The Vice-Chairman and three other members shall be appointed by the Central Government from amongst persons who are or have been working in the Civil Engineering, Finance and Traffic disciplines of any railway administration and having adequate experience in the relevant discipline as the Central Government may consider necessary.

(4) The Central Government shall also appoint a member who shall be a person from outside the railway administration and having adequate experience in such field as it may consider necessary."

That at page 2, line 21, the words "or a railway administration" be *deleted.*

That at page 2, line 29, the words "or a railway administration" be *deleted.*

That at page 2, line 32, the word "rail" be *deleted.*

That at page 2, line 35, the words "or a railway administration" be *deleted.*

The questions were put and the motions were adopted.

Clause 3, as amended, was added to the Bill.

Clause 4 was added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, we shall taken up Clause 1 of the Bill. There is one amendment by Minister.

CLAUSE 1—SHORT TITLE AND COMMENCEMENT

SHRI LALU PRASAD: Sir, I move:

(2) That at page 1, line 3, *for* the figure "2004" the figure "2005" be *substituted.*

The question was put and the motion was adopted.

Clause 1, as amended, was added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up the Enacting Formula. There is one amendment by Minister.

ENACTING FORMULA

SHRI LALU PRASAD: Sir, I move:

"That at page 1, line 1, *for* the word "fifty fifth" the word "fifty-sixth" be *substituted.*"

The Enacting Formula, as amended, was added to the Bill.

The Title was added to the Bill.

SHRI LALU PRASAD: Sir, I beg to move:

"That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House is adjourned for lunch for one hour.

The House then adjourned for lunch at twenty-five minutes past one of the clock

The House reassembled after lunch at twenty-eight minutes past two of the clock

[MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.]

GOVERNMENT RESOLUTION

Second Report of the Railway Convention Committee, 2004

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नारनभाई रठवा): महोदय, मैं निम्नलिखित संकल्प प्रस्तुत करता हूं कि:

"यह सभा, रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व आदि को देय लाभांश की दर की समीक्षा करने के लिए नियुक्त रेल अभिसमय समिति (2004) के दूसरे प्रतिवेदन, जिसे 29 अप्रैल, 2005 को राज्य सभा के पटल पर रखा गया था, के पैरा 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45 और 46 में अंतर्विष्ट सिफारिशों को अनुमोदित करते हैं।"

महोदय, रेलवे कनवेंशन कमेटी ने अपनी दूसरी रिपोर्ट संसद में अप्रैल, 2005 में प्रस्तुत